

Número 53 marzo 2008

Sector Aéreo: no todo son altos vuelos

Al no existir un convenio del Sector Aéreo como tal, podríamos decir que pertenecemos a él los trabajadores de las compañías aéreas y los de las que trabajan para ellas atendiendo los vuelos. Por lo tanto, no es lo mismo la problemática de un piloto, un tripulante de cabina de pasajeros, un técnico de mantenimiento, un operario, etc. Generalmente, las compañías aéreas tienen varias unidades de negocio: Línea Aérea, Mantenimiento, Cargo y *Handling*. En las tres últimas está la mayoría del personal y es donde tenemos presencia CGT.

- En Iberia, la principal empresa del sector, se engloban en el convenio de Iberia-Tierra, y tenemos 16 delegados, 1 representante en el Comité Intercentros y 1 representante en la Comisión Negociadora del XVIII Convenio Colectivo.
- En Spanair tenemos 1 delegado en Palma y en Newco, operador de *handling* participado por Spanair en Barcelona, 4 delegados.
- En Air Europa no tenemos representación. En su operador de *handling* Groundforce tenemos 6 delegados en Las Palmas y 1 delegado en Barcelona.
- De los restantes operadores de *handling*, participados por constructoras (FCC, Ferrovial, Acciona) y alguna multinacional del sector, tenemos representación en:
  - Acciona: 6 delegados en Palma de Mallorca. Estamos en la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo.
  - Swissport-Menzies (Ferrovial): 1 delegado en Madrid.
  - Tenemos secciones sindicales constituidas en Clever (Málaga) y Flightcare (Barcelona), en las que podemos obtener representación.

El 1º Convenio del Sector de *Handling* fue firmado por CCOO-UGT-USO. La precariedad (subrogaciones, turnos, bajos salarios, salud laboral) es el principal problema a superar. Desde los comités en que estamos presentes llevamos movilizaciones para mejorar las contrataciones, los ritmos de trabajo, turnos, salud laboral… Y la expansión a las demás empresas, para incidir en la próxima negociación del convenio del sector de *handling*.

Carlos Beltrán.
Coordinador del Sector Aéreo de CGT



Iberia: ¿cambiar algo para que todo siga igual?... O no…

Algo ha cambiado tras las elecciones sindicales (30-10-07) de Iberia-Tierra: el aumento de representación conseguido por CGT, pasando de 6 a 16 delegados de personal, lo que nos permite entrar en el Comité Intercentros y formar parte de la Comisión Negociadora del XVIII Convenio Colectivo. Aunque la composición de ambos organismos [Comité Intercentros: 5 UGT- 4 CCOO - 2 USO - 1 CTA - 1 CGT, sustituyendo CGT a ASETMA (Sindicato Corporativo de Técnicos de Mantenimiento) / Comisión Negociadora: 3 UGT - 3 CCOO - 1 USO - 1 CTA - 1 CGT] puede dar a entender que todo sigue igual… Puede que no, si los trabajadores que han apoyado al sindicalismo combativo, CGT-CTA-CESHA, se movilizan contra la precariedad actual y por la consecución de un Convenio Colectivo a la altura de las necesidades de los trabajadores de Iberia-Tierra.

Desde CGT planteamos estas movilizaciones como presión a la empresa y a los sindicatos mayoritarios, para conseguir unas negociaciones transparentes, participativas y refrendadas por los trabajadores. Somos conscientes de la necesidad de unidad, pero para luchar, no para pastelear un convenio a la medida de la empresa, como hasta ahora, externalizando numerosos negocios (MET, Tripulaciones, numerosas Terminales de Carga, etc.), suprimiendo el transporte colectivo en Barajas y AZI, subrogando trabajadores de Iberia a otros operadores de *handling* y contratando a la vez a otros con menos derechos, congelaciones salariales (años 2005 y 2006) y otras muchas tropelías que han hecho de Iberia líder en precariedad. Para muestra, el botón de los diferentes tipos de contratos vigentes actualmente: eventuales, fijos discontinuos, fijos discontinuos de jornada irregular, fijos de actividad continuada a tiempo parcial, fijos indefinidos a tiempo total.

Y dos EREs. El 72/01 ampliado hasta el 31-12-2010, que contempla prejubilaciones a los 58 años, bajas incentivadas y baja hasta 2 años con recolocación diferida. Y el 35/05, hasta 2014, para despedir por causas tecnológicas y organizativas, con una indemnización de 21 días por año y máximo de 12 mensualidades, a los trabajadores que no se acojan de forma voluntaria a otro operador de *handling*, que pasará a operar el trabajo perdido por Iberia. Todo esto en una empresa que registró un beneficio neto de 223 millones de euros en los primeros nueve meses de 2007.

Sección Sindical CGT Iberia.

Edita:
Comisión Confederal Contra la Precariedad. (CGT)
http://www.rojoynegro.info

Aena:
rebelión en la granja

La Entidad Pública Empresarial Aena comienza a funcionar en 1992, tras la fusión del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales con una parte de la Dirección General de Aviación Civil y la Secretaría de Infraestructuras del Transporte Aéreo. A ella pasan a pertenecer los aeropuertos y los centros de control, así como la gestión de los mismos, la propuesta de las tasas a cobrar, planes directores, mantenimiento, etc.

Podemos decir que el modelo de Aena, por su tamaño, es único en el mundo. Es el primer operador a nivel internacional, habiendo superado este año los 200 millones de pasajeros. El crecimiento de los dos aeropuertos *hubs* de la red está muy por encima de la media de la UE e internacional: 2'5 veces en el caso del Prat y 3 en el de Barajas. Por poner un ejemplo, este año se han llegado a 60 millones de turistas en el Estado español; sólo Barajas ha movido más de 50 millones de pax.

La importancia de la red de aeropuertos sobre una economía cuyo motor es el sector servicios es superior a lo que podemos pensar: por poner un ejemplo, en una Comunidad rica como Madrid el medio aeroportuario representa un 18% del PIB. En estos 15 años Aena ha pasado de 40 a 47 aeropuertos, se han remodelado casi en su integridad, siendo ahora mismo los más coquetos y modernos de la UE, y según informe del presidente de la OACI, los *hubs* de mayor capacidad de crecimiento. Con inversiones por encima del billón de pesetas, nunca se ha financiado de las arcas del Estado, ingresando en éstas los superavits de operación anuales.

Pero también se han remodelado íntegramente 2 centros de control, proporcionando Aena asistencia de control, tránsito o información aeronáutica a 3 zonas: AFI, MED y EUR. Es una empresa puntera en innovación tecnológica que ha ganado el concurso del proyecto Galileo a Hispasat.

¿Pero quién es la CGT/Aena? Como no puede ser de otro modo, somos una sección solidaria y asamblearia que defendemos la democracia directa. Nos organizamos alrededor de una sección sindical estatal como dinamizadora de iniciativas, expansión e información, pero con absoluta independencia de las secciones locales, que pueden pertenecer o no, a su criterio, a la estatal. Defendemos la participación y la asamblea en los centros, y por estatutos estamos obligados a solicitar el refrendo informado de los trabajadores para cualquier acuerdo con la empresa.

Tenemos contactos periódicos con los compañeros de Iberia, *handling*, limpieza, mantenimiento y servicios, chaquetas verdes..., pero debido a lo reducido de nuestra capacidad, la verdad, no son tan periódicos como quisiéramos. Pero lo mejor de la CGT/Aena son, sin duda, los excelentes compañeros de viaje; *we'll never walk alone*. Compañeros de Vigo, Avilés, Vitoria, Pamplona, Girona, Barcelona, ACC de Gavá, Zaragoza, Alicante, Valencia, Málaga, Tenerife, Gran Canaria, las Unidades Centrales de Aeropuertos, Torrejón y Barajas.

¿Cuáles son nuestros retos? Aena ha sido siempre una granja que ha puesto huevos de oro. Los diferentes gestores no han venido más que ha llevarse unos cuantos huevos y a dar el salto a otro lado. Ahora se han instalados los zorros y se nos quieren comer. El año pasado ya iniciaron el camino los compañeros de Alicante, y ahora es en Barajas donde estamos intentando movilizar a los trabajadores ante un más que evidente deterioro de las condiciones laborales. En esta empresa del siglo XXI, a pesar de haber batido este año todos los records, rigen condiciones laborales del siglo XIX, cómo no con el beneplácito y la complicidad de la dictadura sindical de siempre, que además culpa a los trabajadores de ser poco comprensivos con la empresa.

El otro gran reto, un año más, es la privatización, que se ha venido haciendo de manera encubierta desde el comienzo a través de la externalización y precarización de puestos de trabajo y contenidos propios de Aena.

Pero nos apuntamos al lema de Orwell y preparamos la rebelión en la granja. El próximo 20 de febrero iniciamos el IV Congreso, al que estáis todos invitados, para estar preparados antes de las elecciones de marzo.

Salud y siempre anarquía.
Sección sindical estatal de CGT/Aena.





La CGT en Aldeasa

Tras un período de huelga en el que los trabajadores de ALDEASA mostraron su descontento con la situación de la Empresa, los problemas siguen acumulándose. La situación laboral de los trabajadores se mantiene, aunque la empresa está tomando represalias con algunos compañeros participantes de la huelga. Desde la CGT se ha llegado a un acuerdo con la Empresa para realizar unas reuniones mensuales en las que tratar los temas más importantes y las preocupaciones de los trabajadores. La CGT ha establecido unas miniasambleas mensuales con los compañeros de la empresa en las que se recogen todas sus inquietudes y problemas para poder transmitírselos a la Empresa en las reuniones periódicas con la misma, y así tratar de solucionarlos.

El principal problema de los trabajadores de ALDEASA, en estos momentos, viene dado por las obras que se van a realizar en las tiendas del aeropuerto, conllevando movimiento de trabajadores a otros puntos de venta (cambio de horario, de grupo de trabajo, de tipo de productos de venta...), así como todas las molestias que las obras puedan ocasionar a los trabajadores, dado que durante la duración de éstas las tiendas permanecerán abiertas en parte. La CGT seguirá atentamente el desarrollo de las mismas para evitar cualquier problema a los trabajadores.

También preocupa a los miembros de la CGT, en una empresa en la que más del 80 % de la plantilla son mujeres, la falta de conciliación de la vida laboral y familiar, ya que por parte de la Empresa no se esta teniendo en cuenta esta Ley, y la mayoría de las mujeres afectadas tienen que denunciar ante la autoridad laboral un Derecho reconocido y al que la Empresa está obligada a dar cumplimiento. Otro gran problema para los trabajadores no viene dado por la Empresa, sino que es debido a la particularidad de trabajar en el Aeropuerto, en el que las medidas de seguridad afectan gravemente, ya que para incorporarse al puesto de trabajo todos los trabajadores han de pasar un filtro de seguridad del Aeropuerto. Dicho filtro es compartido con los pasajeros en las terminales 1, 2 y 3 del Aeropuerto, lo que conlleva retrasos a la hora de acceder al puesto de trabajo, ya que siempre hay pasajeros pasando por los mismos, por lo que hay que esperar turno para acceder al interior del Aeropuerto, así como que la mayoría de las veces los controles sobre los empleados del Aeropuerto son más exhaustivos que sobre los pasajeros.

Otro problema, como en todas las empresas, es el desconocimiento que nuestros compañeros tienen sobre sus derechos y de las leyes en que sustentarlos. La CGT ha pensado elaborar un boletín mensual en el cual se irá informando sobre todos los derechos de los trabajadores, así como las leyes en que se basan esos derechos e informar cómo actuar en los casos en que por parte de la Empresa se actúe en contra de dichos derechos.

Los miembros de CGT ALDEASA seguimos luchando para conseguir una mejor situación laboral para todos los empleados de la Empresa, intentando consensuar todos los problemas, ya que entendemos que si el trabajador esta a gusto en su trabajo y se respetan sus derechos, se notarán los beneficios para ambas partes.

Desconvocada la huelga Indefinida de limpieza en el Aeropuerto de Madrid-Barajas

En la tarde del 15 de enero, tras la firma del texto definitvo del acuerdo alcanzado entre las empresas concesionarias de la limpieza del aeropuerto de Madrid Barajas, el Comité de Huelga y los sindicatos CGT, UGT y USO, se ratificó la desconvocatoria definitiva de la huelga indefinida cuyo inicio estaba previsto para el 16, a partir de las 07:00 horas.

Ante la convocatoria, el pasado día 05/01/2008, de Huelga Indefinida en el servicio de Limpieza del Aeropuerto de Madrid-Barajas (AENA, Terminales T1, T2, T3, T4 y T4 Satélite), cuyo inicio estaba previsto para el 16 de enero, a partir de las 07:00 horas, nos hemos encontrado con un escenario diametralmente opuesto al soportado en el reciente conflicto de de los/as trabajadores/as de limpieza del Metro de Madrid: desde el primer momento, tanto las empresas concesionarias (SANMARTÍN Y

MARTÍNEZ, S.L.; EULEN, S.A. y CLECE, S.A.) como el propio cliente (AENA), han intentado llegar a un acuerdo con sus trabajadores/as, lo que hizo posible alcanzar un preacuerdo en el Instituto Laboral de la Comunidad de Madrid el jueves 10/01/2008, que fue trasladado para su aprobación a las diferentes asambleas celebradas durante los dos días siguientes en cada turno de trabajo. Las últimas asambleas se celebraron en la tarde del sábado, ante los/as trabajadores/as de fines de semana y festivos, siendo el resultado global la aprobación del preacuerdo alcanzado, casi por unanimidad, en todas las terminales.

El lunes por la mañana, 14/01/2008, se envió a todas las empresas y a los sindicatos UGT y USO, la propuesta del texto definitivo del acuerdo, elaborada desde CGT, convocando a todas las partes para su firma al día siguiente, 15/01/2008. Desde ese momento comenzaron los problemas y la incertidumbre. UGT y USO ya habían desconvocado oficialmente la huelga, mientras que desde CGT manteníamos la postura de no desconvocar nunca hasta tener firmado el texto definitivo.

Al inicio de la reunión mantenida ayer por la tarde, nuestras sospechas se hicieron realidad cuando las empresas pretendieron modificar sustancialmente el preacuerdo firmado el día 10/01/2008, de tal forma que lo que se había aprobado en las asambleas ya no era lo mismo que estaban dispuestas a firmar como acuerdo definitivo. Finalmente, ante la firmeza mantenida por el Comité de Huelga y los representantes de CGT, conseguimos mantener todos los acuerdos tal y como fueron aprobados inicialmente. Una vez firmado el texto definitivo, CGT procedió a comunicar al Departamento de Relaciones Laborales de la Comunidad de Madrid la desconvocatoria definitiva de la huelga.

Está claro que no todas las historias son iguales, lo importante es que todas, al final, acaben bien.

Sindicato de Limpiezas de CGT Madrid



Problemática del sector aéreo

Cuando hablo de la problemática del sector aéreo, me refiero a la "asistencia en tierra al avión", también conocido como "Handling", que consiste desde la facturación y embarque de pasajeros así como la carga y descarga de maletas, mercancía y correo que transportan los aviones con todas las operaciones anexas que esto conlleva.

Pasamos de un sector monopolizado por la entonces compañía de bandera Iberia, que realizaba el *Handling* en propio (autohandling) y al resto de las compañías que operaban en España. Los trabajadores de Iberia tenían (tienen) un convenio de empresa aceptable, con sus correspondientes altibajos. Visto lo visto, es decir un negocio inmejorable del que se podía sacar una buena tajada, AENA (empresa estatal concesionaria de los aeropuertos españoles, es decir, el gobierno de turno) decide que en una situación de monopolio no hay competencia y aplicando una normativa europea (mas que aplicarla, la supera en demasía, que a liberalizadores no nos gana nadie) saca a concurso el *Handling* en diferentes aeropuertos. Entonces, parte del personal de Iberia es "deportado" (subrogado) a las nuevas compañías de *handling* creadas al efecto, perdiendo parte de sus emolumentos y derechos adquiridos. El proceso es tan chapucero que tras numerosas denuncias judiciales bastantes trabajadores vuelven a Iberia.

El gobierno y la patronal, viendo que se les podía chafar el negocio, reúnen a sus sindicatos vasallos (CCOO, UGT y USO) y, a cambio de no sabemos muy bien que, firman el Primer Convenio Colectivo de *Handling*. En él, bajo la excusa de mantenimiento del empleo, rebajan las condiciones sociales y laborales de los trabajadores a unos niveles mínimos en un sector ya marcado por la precariedad, y se lanzan a una liberalización brutal de este sector, es decir: múltiples compañías aéreas pueden contratar con quien quieran su *handling*, lo que genera en la actualidad una batalla de precios a la baja para captar clientes, lo que repercute en los salarios y condiciones de trabajo así como en la calidad del servicio que se presta por parte de las nuevas compañías de *handling* para poder rentabilizar sus inversiones y poder mantenerse en el candelero cuando Iberia decida, por fin, vender al mejor postor su sección de *handling*

Con el C.C. de *Handling* en la mano Iberia va lentamente deshaciéndose de sus trabajadores, con mas o menos facilidad (véase el conflicto de Barcelona del verano del 2006 o el de Lanzarote) y los sindicatos mayoritarios mirando hacia el tendido, como si no fuera con ellos la cosa, momento en el que nos encontramos con unas posibles movilizaciones en curso para tratar de parar lo que se nos viene encima, en un sector muy disperso (cada aeropuerto es un mundo) y con un muy elevado grado de eventualidad y precariedad.

Juan A. Sánchez Rojas
S.S. CGT Iberia-Barajas

El *handling* en Barcelona

En el Estado español hay un total de 44 aeropuertos. El ente que gestiona todos y cada uno de ellos en monopolio es en ente público AENA (aeropuertos españoles y navegación aérea). Hasta mediados de los 90, el monopolio del negocio del *handling* lo tenía la compañía de bandera Iberia (en aquella Época también pública). Primero se dio una segunda licencia en los aeropuertos más grandes que ofrecían precios más baratos a las compañías aéreas por realizarles el *handling* (servicios al avión en tierra). La liberalización salvaje se consolidó a partir del 26 de julio del 2006. Aena renovó o dio licencias nuevas en todos los aeropuertos, aumentando de una a dos licencias en los más pequeños y de dos a tres en aquellos con mayor número de pasajeros. En el aeropuerto de Barcelona, lugar donde personalmente trabajo desde el año 1998, no se concedió la licencia a Iberia y surgieron los problemas por todos sabidos de invasión de pistas y problemas de toda índole (judicial, laboral, personal...).

Actualmente en este aeropuerto hay 3 operadores de *handling*: Groundforce (UTE con Iberia), Flightcare y Newco. Todas empezaron a operar el 23 de febrero del 2007, y todas han dado muestras sobradas de incompetencia y de falta de conocimiento del negocio del *handling*, problemas de falta de equipos y personal, desidia absoluta en el cumplimiento de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y problemas para cobrar la nómina correctamente después de 11 meses operando.

La precarización de los trabajadores es absoluta, con sueldos de 850 euros por trabajar 8 horas al día, con turnos y fiestas rotativas. Sueldo que se cobraba en el año 1994 por el mismo trabajo, cuando Iberia era operador único. Entonces era un sueldo digno, hoy es un sueldo que obliga al pluriempleo o la subsistencia mínima en muchos casos.

En todas estas empresas CGT tiene secciones sindicales. La labor sindical es ingente. ¿A quién no le cansa discutir para que a un trabajador no le cobren los guantes de trabajo que ha perdido, reclamar por enésima vez en noviembre las horas festivas de Semana Santa o simplemente acordarse de los cinco turnos que tiene para el próximo mes?

El tema esta tan mal que Flightcare va hacia la huelga. Sólo falta poner la fecha. Los trabajadores de Newco ya la han puesto: los dias 11,18, 22, 25 y 29 de febrero se han convocado paros de 24 horas en esta empresa (que da servicio al 32 % de los aviones que pasan por Barcelona).

Newco, Flightcare, Groundforce e Iberia son responsables de esta precarización y del mal servicio que se ofrece debido a la masiva reducción de costes para volar a 20 euros, pero AENA es culpable por otorgar licencias a empresas claramente inoperantes, sin medios físicos ni económicos (eso lloran ellos) para mantener la calidad antes existente (que no era ni de lejos perfecta), todos en nombre del dinero y la liberalización en nombre de la Unión Europea del capital.

Marco Arenas,
delegado de CGT en Newco Barcelona

El *handling* en Baleares

El tema del *Handling* en Baleares esta marcado como toda la economía de las islas por del turismo y en concreto por el del turismo con poco poder adquisitivo que es el que más frecuentemente nos visita. El que se llamó despectivamente "turismo de alpargata". Para hacer rentable el negocio de los grandes hoteleros, que no quieren renovar sus hoteles, hay que hacer que todo lo que envuelve el viaje del turista y su estancia fuera del hotel sea lo más barato posible, para así poder recaudar el máximo en un hotel anticuado.

En este abaratamiento de los costes entramos nosotros, junto a otros sectores de la economía balear. Con la liberalización del mercado y la entrada en juego de las teorías neocon se ha iniciado una carrera alocada por establecer nuevas compañías de *Handling* que ofrezcan sus servicios cada vez más económicos a las compañías aéreas. Para poder abaratar los costes lo primero que hacen es rebajar los sueldos, y para ello contaron con la ayuda inestimable de CCOO, UGT y USO que en 2005 firmaron un vergonzoso convenio de sector del *Handling* permitiendo rebajar los salarios (ya de por si bajos) de los trabajadores aeroportuarios. Concretamente en Acciona (entonces Ineuropa) la situación mas baja pasó de los 15.000 euros anuales a los 11.000. Sí, sí, no habéis leído mal: esos sindicatos firmaron esta bajada.

Para reforzar sus beneficios, otra táctica de las empresas es mantener en funcionamiento maquinaria en mal estado que no podría circular según las normas aeroportuarias ni de trafico y que, curiosamente, cada seis mes renuevan su certificado de idoneidad y su ITV.

En esta situación las empresas manifiestan su intención de que todo siga por este camino, y los sindicatos firmantes del convenio de sector opinan que es necesario nuestro esfuerzo para hacer sostenible a economía balear y la europea.

Precisamente en este contexto se dan las elecciones sindicales de 2007, donde la CGT da un gran salto. En muchos caso se crea y pasa de la nada a ser el sindicato mayoritario y en otros el salto es tal que hace que el sector se preocupe en toda España y empieza su reacción, como el caso del Convenio de Acciona, donde Empresa, CCOO, UGT y USO pactan una composición de la mesa fraudulenta, quitándole representación a CGT y CTA para conseguir un convenio a su voluntad y en contra de los trabajadores del *handling*.

CGT Acciona

Las empresas de *handling*

Son empresas de servicios que desarrollan su actividad en los Aeropuertos. Se llama "Handling" al conjunto de actividades que van desde la atención a los usuarios (facturación de equipajes y embarque de pasajeros) hasta la atención de las aeronaves en Plataforma (traslado, carga y descarga de equipajes y mercancías, etc.). Las empresas que se dedican a este negocio pueden hacerlo de una de las siguientes maneras:

- Compañías aéreas que realizan el *handling* a sus propios aviones en exclusiva (autohandling).
- Compañías aéreas que realizan el *handling* a sus aviones y a otras Compañías (caso de Iberia).
- Empresas que realizan el *handling* a diferentes Compañías sin ser compañía aérea (grandes constructoras, por lo general).

La principal característica que identifica al "Handling", desde hace algún tiempo, es el aumento de la precariedad laboral de sus trabajadores. Para entender a qué niveles de destrucción de derechos laborales hemos llegado, debemos hacer un poco de memoria.

El inicio en caída libre hacia la precariedad empieza con la liberalización del Sector (1997), impuesta por la

"Europa de los mercaderes". Hasta este momento el negocio de "Handling" lo tenía casi en exclusiva IBERIA como único operador en todos los aeropuertos del Estado (salvo el autohandling que se realizaban compañías aéreas como AIR EUROPA o SPANAIR). Pero a partir de dicha fecha entran en escena un segundo operador en los aeropuertos de mayor actividad e importancia en volumen de pasajeros. En concreto AENA da concesiones como segundo operador de "Handling" a dos empresas constructoras (FCC y ACCIONA) para que se inicien en un negocio que sin duda empezaba a ser muy suculento. Se produce aquí el primer trasvase de trabajadores, todavía sin "Convenio del Sector", sólo el simple acuerdo con los "Sindicatos Oficiales" del traspaso de trabajadores (subrogación forzosa), de una Empresa como Iberia con condiciones dignas a estos nuevos operadores, que empezaban a enseñar sus colmillos, abaratando los precios a las Compañías Aéreas para conseguir actividad al precio de rebajar sus costes laborales. Esta primera subrogación fue abortada por la denuncia de muchos trabajadores que pudieron volver a Iberia y recuperar así sus condiciones laborales, por sentencia del Tribunal Supremo que la consideró nula.

En este primer periodo, en aras de la competitividad, tanto los nuevos operadores como Iberia asumen la "temporalidad" en la contratación de los trabajadores plasmándola en sucesivos convenios de empresas, claro está, con la connivencia de los Sindicatos CCOO y UGT, mayoritarios en el Sector.

Pero lo peor está por venir, las concesiones llegan a su caducidad y son muchos los aspirantes a entrar en este negocio (constructoras como ACS, Ferrovial, etc.), pero deben esperar todavía algún tiempo, ya que AENA prorroga su contratos con las compañías existentes. Y es aquí en este compás de espera y de incertidumbre cuando se apuñala a los trabajadores con el "I Convenio del Sector Aéreo (2005)". Un convenio de mínimos que es vendido por los Sindicatos firmantes y claudicantes, como lo mejor que les podía pasar a los trabajadores de *Handling*, pero su aplicación esta demostrando todo lo contrario, las múltiples deficiencias de un acuerdo demasiado rápido y mal hecho, en dónde las empresas del sector, por un lado, aplican lo que les beneficia a ellos, pero que, por otro, son harto remisas a reconocer los derechos que se recogen en el mismo para los trabajadores (por ejemplo, el Capítulo del convenio que contempla la subrogación "voluntaria"). Ya está el terreno allanado para poder subrogar y aplicar ERE's de forma legal y pactada con los Representantes de los trabajadores (por supuesto sin contar con ellos)

En el verano del 2006, AENA decide repartir aun más la tarta a otras empresas y salen las concesiones para los próximos 7 años. Pero a nuestro entender demasiadas particiones provoca una competitividad poco natural, forzando a empresas que no conocen demasiado bien el negocio a hacer barbaridades con sus trabajadores para poder mantener los beneficios que en principio esperaban obtener. Como ejemplo ponemos el aeropuerto de Málaga. Son 6 las empresas de *handling* que realizan su actividad (entre autohandling y *handling* a terceros). Y se rumorea que habrá algunas más en el futuro.

Hasta los años 90 en Iberia, por ejemplo en Málaga, la plantilla estaba compuesta básicamente por trabajadores con contrato fijo a tiempo completo, fijos discontinuos con unas condiciones laborales dignas, que estaban sujetos a turnos y eventuales que después de la realización de varios contratos pasaban a formar parte de la plantilla. Hoy quedan muy pocos trabajadores en el colectivo de fijos a tiempo completo (FTC) (mermados por los ERE's de las prejubilaciones) y que van siendo sustituidos por las nuevas figuras de fijo a tiempo completo con jornada irregular (FIJI) y la de fijo a tiempo parcial (FACTP). Asimismo, siguen existiendo los eventuales a tiempo parcial como escalón final de la precariedad más absoluta, con contratos base de tan solo 6 horas semanales ampliables según necesidades.

Ni que decir tiene que todas estas condiciones han sido pactadas y firmadas por CCOO, UGT y USO en sucesivos Convenios Colectivos sin consultar a los trabajadores, siempre con un ocultismo interesado. Desde CGT hemos expresado siempre nuestro rechazo a la precariedad causada por el ansia ilimitada de la obtención de beneficios a cualquier precio, porque hay que decirlo, Iberia ha conseguido en los últimos años los mayores beneficios de su historia (12 ejercicios consecutivos de beneficios).

Gracias a los resultados obtenidos en las recientes Elecciones a Representantes de los Trabajadores de octubre de 2007, CGT va a estar por primera vez en la mesa de negociación del XVIII Convenio Colectivo de Tierra de Iberia, y lucharemos, dentro de nuestras posibilidades, para mejorar las condiciones laborales de los trabajadores (de Iberia y del Sector), con transparencia, dedicación y, como no puede ser de otra manera, contando con los trabajadores.

Sección Sindical de Iberia en Málaga



Celebración del IV Congreso

de CGT/Aena

Durante los días 22 y 23 de febrero hemos celebrado el IV Congreso de la Sección Sindical Estatal de CGT/Aena en los Minicines del aeropuerto de Madrid/Barajas. En el mismo han estado presentes afiliados de las Unidades Centrales, aeropuertos y de Navegación Aérea. Nuestros estatutos reflejan el principio de democracia directa, un afiliado, un voto, sin delegación intermedia, pues entendimos en su momento que era lo idóneo dado nuestro tamaño. A los compañeros que, desgraciadamente, no pudieron asistir por motivos de salud, les mandamos desde aquí un fuerte abrazo, además del deseo de una recuperación rápida y completa.

Año a año tanto las condiciones laborales como el poder adquisitivo de los trabajadores de Aena van retrocediendo, a pesar del rápido y continuado crecimiento de pasajeros y operaciones que experimenta la Entidad, así como del derroche multimillonario en infraestructuras que multiplican los presupuestos iniciales. Tanto es así, que algunos trabajadores se han instalado en un umbral que podemos considerar cercano al de la pobreza. No es una exageración. La introducción de una doble escala salarial, el crecimiento del salario por debajo del IPC, y la confluencia de estos factores con el disparo de los precios de la vivienda y de productos básicos han llevado a que, aquellos trabajadores que no pueden añadir un segundo salario (del cónyuge o de un segundo trabajo) no lleguen a fin de mes, o que sea muy frecuente el compartir vivienda entre 4 ó 5 compañeros.

Añadamos la introducción de auténticos contratos basura fuera de la legalidad, el exprimir las jornadas, el no poder disponer de un tiempo de ocio de manera predeterminada, el aumento de las cargas de trabajo… y tendremos un cuadro general de nuestra situación laboral. Esto ocurre dentro de una Entidad Pública Empresarial.

Para seguir aportando y poner en común vías alternativas y movilizadoras que puedan frenar esta voracidad empresarial, nos conformamos en asamblea general los trabajadores de CGT/Aena. El debate duró dos días y sus respectivas noches, pero entendimos los asistentes que mereció la pena. Coincidimos todos en que esta situación de retroceso parte, como en tantos otros lugares, de la apatía y de la desmovilización propiciadas por los sindicatos Recursos Humanos II. Pero el análisis no se puede quedar ahí.

Tras analizar y poner en común la problemática de los diferentes centros que acudieron, se trataron temas del presente y futuro de la realidad de Aena. El convenio y las formas de plantear una negociación colectiva alternativa, que debe pasar por el necesario refrendo informado de los trabajadores; la problemática sobre jornadas, permisos y licencias, y la conflictividad que ha entrañado el retroceso de derechos en estos últimos años; la preparación de un programa de cara a los próximos años que sirva para avanzar en nuestros derechos y recoja las realidades cambiantes de Aena; el aumento de las cargas de trabajo y de la complejidad operativa; la manera de cómo hacer llegar nuestro mensaje a los centros en que todavía no estamos presentes, así como medidas concretas en torno a beneficios sociales y corporativos para los trabajadores de Aena.

Asimismo, la necesidad de la puesta en marcha, de una manera más efectiva y frecuente, de una coordinadora del medio aeroportuario en los centros donde tenemos representación, y que debe englobar a todas las empresas que están presentes, desde limpieza a compañías aéreas, así como hacer crecer la presencia de CGT donde no existen otras secciones que las nuestras.

Pero el tema más debatido ha sido el de un posible cambio de titularidad de la Entidad. Independientemente del gobierno que resulte de estas elecciones, Aena quiere ser privatizada, ya sea con un modelo u otro. Además de las consecuencias que esta situación pueda entrañar para los trabajadores, CGT/Aena pretende trasladar este debate a la ciudadanía, pues entendemos que el expolio de este servicio público estratégico para la economía de este país supondría uno de los mayores latrocinios cometidos en democracia. Para ello, contamos con el resto de compañeros y entes de la organización a la que pertenecemos, pues en esta tarea no esperamos apoyo de unos sindicatos de rodillo y mayoría que sólo esperan colocar representantes en el futuro consejo de administración.

Reiteramos, como ya hemos hecho en el resto de nuestros congresos, nuestra apuesta por el mantenimiento de la unidad entre aeropuertos y navegación aérea, así como de la permanencia de éstos en una red común. Pero aspiramos a más. A transformarnos en un auténtico servicio público puntero, garante de los derechos del ciudadano, con respeto al medio ambiente, y gestionado de manera transparente y que dé participación al resto de los agentes públicos implicados y de los propios trabajadores.

Para desarrollar los acuerdos adoptados hemos elegido un equipo amplio, pues los próximos tiempos van a ser de tormenta. Nos hemos renovado, en lo posible, con un SP compuesto por 11 compañeras y compañeros de diferentes centros, que deben coordinar las áreas de organización y comunicación, acción sindical, jurídica, salud laboral, medio ambiente, tesorería e iniciativas, además de la secretaría general.

Esperamos que, aunque escueto, este resumen os sirva para haceros una composición de lugar más clara, tanto sobre la situación de los trabajadores de Aena como del expolio que nos supondría como ciudadanos el trasvase de este servicio público a manos privadas. Os seguiremos informando, y desde ya contamos con cada uno de vosotros para dar traslado de esta situación al resto de la sociedad, pues seguimos creyendo en aquello de *trabajador, no te lamentes. Organízate.*

Un saludo libertario y fraterno.

Sección Sindical Estatal de CGT/Aena